

モデルせんかんりく モデル線管理区 国鉄の東海道新幹線支社の現業機関。そのおもな担当業務は、列車および車両の運転、車両の検査・修繕および保管、車両・線路・建築物・電気工作物・信号保安設備・通信設備および機械器具の施工、保存、管理および運用である。

東海道新幹線の一部になる綾瀬・小田原間約 37km をモデル線区に指定し、その完成を急いでいたが、大磯・鴨宮間約 10km が完成することとなり、また試作車も搬入されることとなったので、試運転や試験を担当させるため、昭和 37・4・20 新幹線総局に所属する現業機関として、モデル線管理区を小田原市鴨宮に設置した。当時の業務内容は、車両の試運転および保守、車両・線路および電気の設備の性能試験、強度試験等の各種試験調査、線路・建築物関係の設備の保守、電気関係設備の保守、仮設工事の施行、開業時要員の養成などであった。

その後昭和 38・8・1 新幹線局所属となり、翌 39・4・1 東海道新幹線支社の設置に伴い移管されて、同支社の現業機関となったが、同 4・21 東京運転所・東京保線所・東京電気所・東京車掌所および東京経理資材所が設置されたので、支社所属後わずか 21 日間で廃止された。

(宮坂正直)

もどしノッチ 従来、電車のノッチは、2, 3, 4 ノッチを選択して行なわれてきたが、ロングランとともに到達時分の短縮が要求されるに従い、必然的に制限速度に達するとノッチオフし、適当に減速して再びノッチインを行なう、いわゆる「のこぎり運転」になり、乗りごちおよび到達時分ならびに運転取扱上好ましくない結果となってきた。さらに制御器の動作ひん度の点からも力行ノッチもどし可能な制御器が要求されるに至った。

もどしノッチとは、並列全界磁と弱界磁間を可逆可能な制御方式をいい、これによって上記の欠点を補足しうる。

国鉄電車用では、昭和 37 年度新製の 451 系および 471 系* 交直流電車に、CS-15 形主制御器として初めて設けられ、その後のものにも必要に応じ設置されている。

(浅田 力)

モノレールてつどう モノレール鉄道 (英) monorail railway 法的には、地方鉄道法の施行規則において、鋼索鉄道・無軌条電車等と並んで、懸垂鉄道・* 跨座式鉄道と呼ばれ

ているもので、一般には、高架された 1 本のレールけたに懸垂した車両(懸垂式)またはこのレールけたにまたがった車両(跨座式)を用いて、人または物を輸送するものをいう。したがってモノレール鉄道は、大別して懸垂式と跨座式に分けられ、前者にはサフェージュ式(写真-1・2)等、後者にはアルヴェーク式(写真-3・4・5)、ロックード式(写真-6・7)等がある。

サフェージュ式は、鋼製けたの上面に堅木の走行路面を取り付け、この上を空気入りゴムタイ

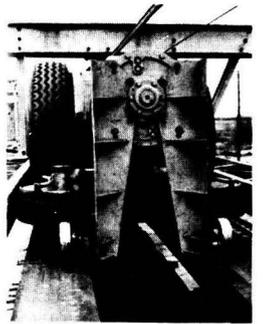


写真-2 懸垂式(サフェージュ式)モノレール(フランス Châteauneuf-sur-Loire の試験線で使用中のもの)

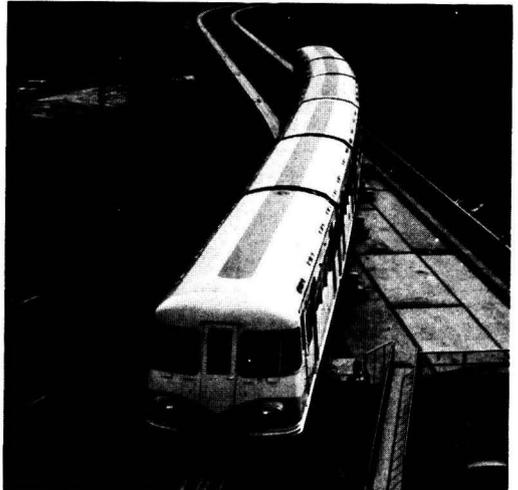


写真-3 跨座式(アルヴェーク式)モノレール(羽田・浜松間で使用)

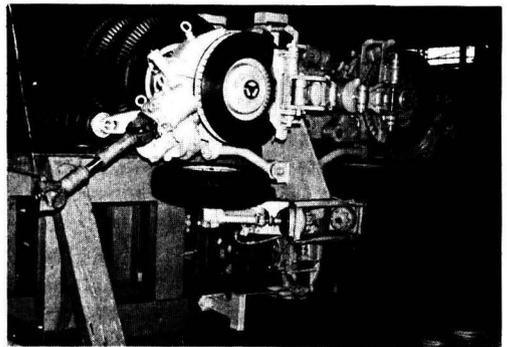


写真-4 跨座式(アルヴェーク式)モノレールの台車(羽田・浜松間で使用)

ヤ付の台車が走行し、この台車に車体がつり下げられている方式で、走行路面の上部はカバーされて、雨雪による粘着係数の

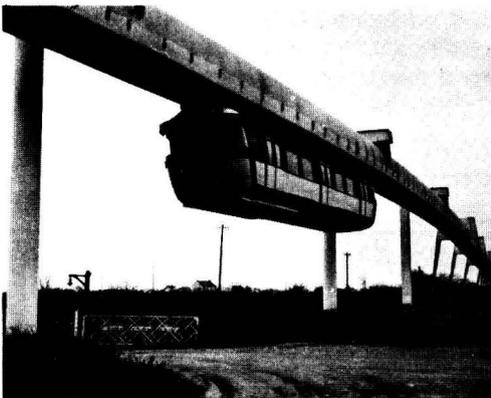


写真-1 懸垂式(サフェージュ式)モノレール(フランス Châteauneuf-sur-Loire の試験線で使用中のもの)